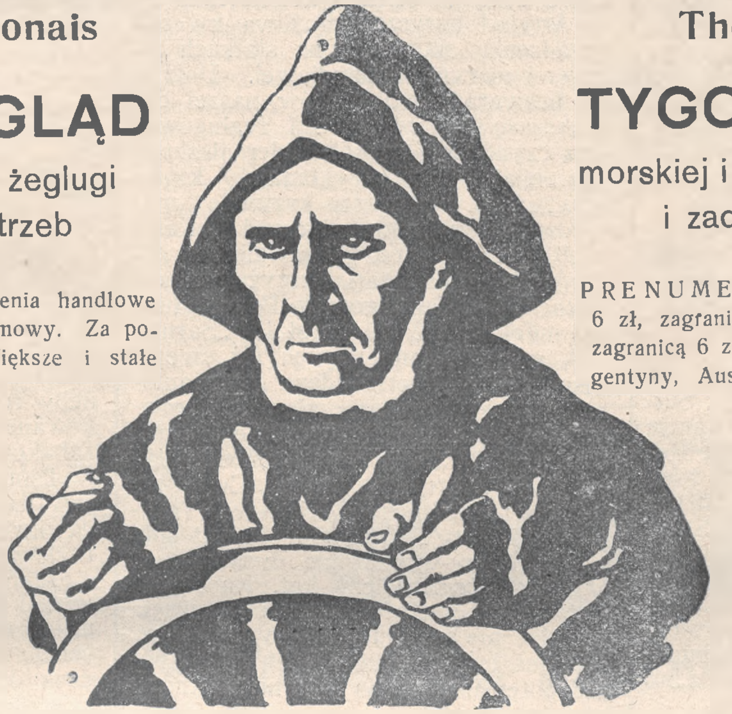
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 16. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 30 kwietnia 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 171

Budownictwo okrętów morskich w I. kwartale 1927 r.

(Według sprawozdania Lloyds Register of Shipping).

Budownictwo okretów w chwili obecnej bynajmniej nie przechodzi kryzysu. Potrzeba oszczędnego w eksploatacji tonażu zmusza towarzystwa żeglugowe do nowych zamówień.

Ogólna ilość budujacych sie na wszystkich stoczniach świata okretów wynosiła w końcu marca b. r. 645 o łacznej pojemności 2 569 864 ton rej. brutto. Najwięcej statków budowano oczywiście w Anglii (o tonażu 121 6932 t. r. br.) na drugiem miejscu stoja Niemcy (350 933 t. r. br.) na trzeciem Włochy (208 794 t. r. br.), na czwartem Stany Zjednoczone (179 325 t. r. br.), na piatem Francja (154 438 t. r. br.), następne miejsce zajmuje Holandia (133 645 t. r. br.) dalej nastepuje ze znacznie mniejszemi liczbami Związek Sowiecki, Szwecja, Danja, Japonja, Gdańsk i Hiszpania. Godne uwagi sa dane statystyczne dla Gdańska. W Wolnem Mieście buduje sie obecnie 10 okrętów o łącznej pojemności 36 139 t. r. br., w tej liczbie 5 parowców o łacznej poj. 3 239 t. r. br. i 5 motorowców o łącznej poj. 32 900 t. r. br. Motorowce jak widać dziesięciokrotnie przewyższaja swa wielkościa parowce. Wszystkie motorowce budowy gdańskiej wykonuje stocznia Schichau. 3 z tych motorowców maja ponad 7000 ton, 2 zaś koło 5000 ton. Wszystkie parowce należa do klasy poniżej 2000 ton. Co do zaczetych w pierwszym kwartale okretów, Gdańsk stoi o wiele skromniej, gdyż założono w tym czasie budowe tylko jednego statku o pojemności 472 t. r. b. „Gdynia", gdyż „Gdańsk" widocznie został jeszcze policzony do grudnia.

Spuszczono natomiast na wode dwa parowce z 1772 r. r. br. i jeden motorowiec z 7100 t. r. br.

Gdzie się budują największe okręty?

Statków ponad 30 000 ton pojemności budowano tylko 2 (we Francji i we Włoszech), ponad 25 000 ton również 2 (w Włoszech i w Anglii). Statków o pojemności ponad 20 000 ton budowano 7 (3 w Anglii, 3 we Włoszech, 1 w Stanach Zjednoczonych), statków ponad 15 000 ton 6 (2 w Niemczech, 2 w Anglji, 1 w Holandji i 1 w Stanach Zjednoczonych).

Statków od 2 do 6 000 ton budowano najwięcej. Ciekawe jest, że statków od 100 do 2 000 to pojemności (222) buduje sie mniej aniżeli statków od 2—6000 ton (227).

Wytłomaczenie wysokich liczb dla budownictwa okrętów w Z. S. S. R.

W bład wprowadzić moga wysokie liczby tonażu statków znajdujacych sie w budowie w Zwiazku Sowieckim. W rzeczywistości w kwartale tym nie spuszczono na wode ani jednego statku, natomiast rozpoczeto budowe ośmiu statków o łacznej pojemności 19 020 ton r. b. Jak widać, mamy do czynienia z programem dopiero zapoczatkowanym. Przy nadzwyczaj powolnej budowie statystyka Lloydu będzie przez dłuższy czas wykazywała dla Z. S. S. R. wysokie liczby statków znajdujacych sie w budowie, bez tego żeby liczby te odpowiadały naprawdę intensywnej budowie. Z temi zastrzeżeniami musimy przyjać liczby dla Z. S. S. R.

Stosunek ilości motorowców do parowców.

Parowców było w budowie 372 z 1 370 040 t. r. br. motorowców zaś 225 z 1 169 578 t. r. br. (liczby te dotycza statków ze stali, drewnianych parowców budowano 1 z 450 t. r. br., drewnianych motorowców 5 z 2 600 ton). Żaglowców i lichtug morskich budowano 35 stalowych z 22 996 ton i 7 drewnianych z 4 200 ton r. br. Jak widać budowa motorowców jest nadal bardzo ożywiona, chociaż parowców jeszcze wciaż się buduje więcej. Stalowych żaglowców i lichtug budowano najwięcej w Stanach Zjednoczonych, Szkocji, Belgji i we Włoszech.

Budowa maszyn okrętowych.

Dane pochodzace od firm budowy maszyn okretowych, zebrane przez Lloyda, daja właściwy obraz budownictwa silników okretowych w poszczególnych krajach. Wystepuja w tej statystyce nie tylko kraje nadmorskie. lecz również Szwajcarja, która buduje

obecnie 8 silników spalinowych o łącznej sile 35 460 wskazanych koni maszynowych.

W budowie są ogółem 693 silniki okrętowe o łącznej sile 1 922 217 KM, w tej liczbie 337 maszyn parowych tłokowych z 507 126 KM, 54 maszyn turbinowych z 918 536 KM. i 302 silniki spalinowe z 918 536 KM., Jak widać z porównania liczb dla siły koni, a liczby silników poszczególnych rodzajów, silniki turbinowe są budowane tylko większej mocy. Maszyny tłokowe budowane są również dla małych okrętów i to w większej mierze, aniżeli silniki spalinowe.

Kolejność poszczególnych krajów co do łącznej siły budowanych maszyn.

Anglja stoi na pierwszem miejscu z 882 000 KM., dalej następują Niemcy z 240 000 KM., Włochy 220 000 KM., Stany Zjednoczone 112 000 KM., Francja 106 000 KM., Holandja 92 000 KM., Danja 89 000 KM., Szwecja 49 000 KM., Szwajcarja 35 000 KM., Hiszpanja 25 000 KM., Japonja 24 000 KM., Z. S. S. R. 15 000 KM., Norwegja 7 000 KM., inne kraje 13 000 KM.

Porównanie tych liczb z liczbami dla znajdujących się w budowie statków dowodzi w jak znacznej mierze budownictwo okrętów nie pokrywa się z budownictwem maszyn okrętowych.

Już przytoczony przykład Szwajcarji wskazuje, iż są kraje nie budujące wcale okrętów, zajmujące jednocześnie poczesne miejsce w budowie maszyn okrętowych. Więcej rozwinięte budownictwo maszyn okrętowych, niż okrętów jest w Danji i we Włoszech, mniej natomiast w Związku Sowieckim i w całym szeregu krajów.

Rodzaj maszyn okrętowych według krajów.

Danja i Szwajcarja specjalizowały się w budowie okrętowych silników spalinowych. Za nimi kroczą w tym kierunku Szwecja, a już w znacznie mniejszym stopniu Włochy. W budowie turbin okrętowych przodują: Anglja, Niemcy, Stany Zjednoczone, Francja i Włochy. Nie budują statków turbinowych w Danji, Norwegji i Szwecji. Maszyny tłokowe są licznie budowane w Anglji, w Niemczech i w Holandji i, rzecz znamienna, kraje o mniej rozwiniętej budowie okrętów budują wyłącznie maszyny tłokowe. Również Norwegja buduje prawie wyłącznie maszyny tłokowe.

Potwierdza to znany fakt, iż turbiny budowane są dla specjalnych statków (pasażerskich iwojennych), a budowa silników spalinowych większej mocy wymaga wysokiej i bardzo wyspecjalizowanej techniki. Maszyna tłokowa bywa typu mniej lub więcej złożonego i pozostaje nadal na statkach towarowych i niektórych osobowych. Tem się tłumaczy jej dalsza fabrykacja jak w krajach o mniej rozwiniętym przemyśle okrętowym, tak też w krajach o wybitnie rozwiniętem budownictwie okrętów i maszyn okrętowych.

Wyjaśnienie w sprawie załóg.

W „Gazecie Warszawskiej" Porannej" z dnia 7 kwietnia ukazał się artykuł „Niemczyzna pod polską banderą" zaopatrzony na wstępie w zdanie, iż uwagi w nim zawarte wywołać powinny żywe echo w sferach kompetentnych.

Artykuł porusza drażliwą kwestję obsadzenia stanowisk na statkach ojczystej marynarki handlowej. Dotyka on bezwarunkowo braków naszej dotychczasowej organizacji żeglugowej, lecz czyni to w sposób nader niesłuszny zbijając się przykładami, które przytacza. Największą krzywdę wyrządza pierwszemu oficerowi „Katowic" Panu Szworcowi, kawalerowi orderów Virtuti Militari i krzyża walecznych, który jako gorący Polak długo nie mógł dostać się na statki „Sarmacji", gdzie wolano obcych niż swego. Pisownia Schwortz podana przez autora świadczy o bardzo złych informacjach o ile nie o złej woli. Jeśli autor notatki padł ofiarą plotek musi oczywiście swój artykuł odwołać. Co do pp. Münzla i Knoetgena, kapitanów „Torunia" i „Warty", to są oni obywatelami polskimi, co wyczerpuje dyskusję. O walorach żeglarskich kpt. Knoetgena decydować może z powodu zatonięcia „Wisły" nie artykuł prasowy podpisany literami, lecz sąd morski, który jak dotąd potępiającego wyroku na p. Knoetgena nie wydał.

Inna sprawa, że kapitanowie Knoetgen i Münzel nie mogli należycie dbać na statkach Sarmacji o wprowadzenie polskiego dziennika okrętowego, o polskość komend itd., skoro gdańska placówka Sarmacji była obsadzona przez obcych, cała rachunkowość i korespondencja była prowadzona po niemiecku itd. W warunkach „Żeglugi Polskiej" opartej o Gdynię obywatele polscy-kapitanowie Münzel i Knoetgen będą mieli sposobność wykazania wartości pracy przy polskiej korespondencji i rachunkowości, polskich komendach, oraz **kompletnie polskiej załodze.**

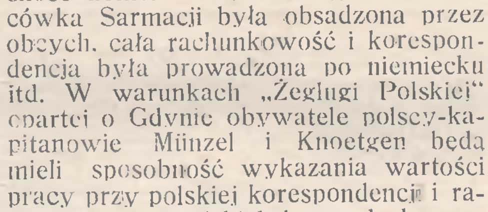
Z powyższego widać, jak mało podstaw jest do twierdzenia, iż na statkach Żeglugi Polskiej panuje niemczyzna. Co do Towarzystwa „Żegluga Wisła-Bałtyk" w Tczewie, to kierownictwo jego naprawdę się znajduje w trudnem położeniu, gdyż nie posiadamy wystarczającej ilości personelu, przygotowanego do służby na tego rodzaju statkach. Z tego też względu holowniki morskie i lichtugi morskie z polskiemi nazwami i pod polską banderą prowadzą hamburscy Niemcy, zatrzymani na swych stanowiskach po nabyciu statków od Hamburger Bugsier Gesellschaft. Departament Morski musiał zrobić wyjątek dla tych statków i zezwolić na czasowe obsadzenie ich przez obcych. Sytuacja ta jednak świadczy o tem, jak mało umiemy myśleć naprzód: raczej jesteśmy przygotowani do obsadzenia stanowisk pasażerskiej linji do Nowego Yorku, aniżeli do zaprowadzenia holowników i lichtug na Bałtyku.

Historja naszego siedmioletniego wysiłku wskazuje sporo błędów tego rodzaju. Wyrywamy się naprzód, nie opanowując tego, co jest pod ręką.

Nasi kaszubscy marynarze zasilają dotąd w Hamburgu załogi oceanicznych statków towarowych niemieckich, lecz o ile docierają do stanowisk dyplomowych na statkach handlowych a nawet i wcześniej tracą łączność z wybrzeżem i z Polską i nadal stanowią „tęgi" materjał podstawowy marynarki niemieckiej. Nie pomyśleliśmy o tem, ażeby rozwinąć dalej pięknie zapoczątkowane kursy przybrzeżnej żeglugi dla rybaków naszego wybrzeża. Nie stworzyliśmy jeszcze systematycznych kursów, zaopatrujących w niższe dyplomy nawigacyjne i mechaniczne. Nie stworzyliśmy szkół dla młodzieży rybackiej, — szkół o charakterze półzawodowym, gdzie narybek rybacko-marynarski prócz uzupełnienia ogólnego wykształcenia, zdobywałby wiedzę systematyczną dotyczącą rybactwa, wiązania i konserwacji sieci, oraz ogólnych wiadomości o żegludze w języku polskim i nauczył się stosowania wyrazów polskich. „Żeglarz Polski" nie przestawał nigdy wskazywać na tę lukę w naszym programie morskim i dziś wskazuje na nią ze zdwojonym naciskiem.

W warunkach tych prawdziwą i godną uznania zasługą kierownictwa morskiego-technicznego „Żeglugi Wisła-Bałtyk", jest wyławianie i wyszukiwanie jak pereł w morzu rzadkich ludzi na obsadę holowników i lichtug. W ten sposób około 40 % załogi tych statków już jest obsadzony przez swoich. Do mechanicznej załogi sześciu holowników, przyjętych jest sześć uczni Szkoły Morskiej w Tczewie. Jeden z holowników posiada już kompletnie polską załogę. Stopniowo stanowiska kapitanów, sterniczych i bosmanów na lichtugach obejmują wyszukiwane na wybrzeżu osoby mające odpowiednie kwalifikacje. Pozatem odsetek marynarzy Polaków jak na holownikach, tak też na lichtugach szybko się zwiększa. Okres letni, mniej uciążliwy, pozwoli na większe zmiany w tym kierunku, wobec czego na jesieni flota T-wa „Wisła-Bałtyk" będzie już miała znaczną większość załogi polskiej.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Podniesienie szkuty z piaskiem w Gdyni. Jeszcze przed świętami szkuta portowa zderzyła się ze szwedzkim parowcem Vesuvius z Helsingborga, który ładował węgiel. Parowiec otrzymał uszkodzenie steru, co nie przeszkodziło mu powrócić bez dokowania do Szwecji. Szkuta natomiast zatonęła i w kilka dni później została podniesiona przez kran pływający, wypożyczony z Gdańska.

Siódmy statek dla Żeglugi Polskiej. Na ostatniem posiedzeniu komitetu ekonomicznego w Warszawie przyjęto wniosek upoważniający Ministra Przemysłu i Handlu do zakupienia okrętu nośności 1000 ton dla „Żeglugi Polskiej". Jestto statek dla zbiorowych ładunków, który ma kursować pomiędzy Gdańskiem i Gdynią a portami Bałtyckiego i Północnego morza. Niektóre ładunki, nawet o ile zajmują całe statki, nie mogą być przewożone na jednopokładowcach. Do tej kategorji ładunków należy cukier. Jak widać, siódmy statek będzie ważnem uzupełnieniem floty „Żeglugi Polskiej".

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Poznań przybył 27go b. m. do Calais z ładunkiem kopalniaków z Gdańska. — Par. Wilno jest w drodze z Gdyni do Norrköping z ładunkiem węgla. — Par. Toruń minął 28-go kanał kilońsk: w drodze z ładunkiem kopalniaków z Gdańska do Calais. — Par. Kraków od 28-go ładuje w Gdyni węgiel z przeznaczeniem do Szwecji. — Par. Katowice 28-go zawinął da Gdańska z Horsensu i ładuje węgiel z przeznaczeniem do Horsensu (Dania).

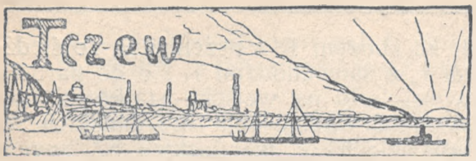
Ruch w porcie gdyńskim za tydzień. Nowy rekord ładowania. W ostatnim tygodniu mimo gwałtownych wiatrów zachodnich o sile do 10 stopni (silna burza) panowało w porcie znaczne ożywienie gdyż Gdynia jest idealnie osłonięta od wiatrów zachodniego kierunku. Zawinęło do portu 8 parowców o łącznej ładowności 6791 ton rej. netto, w tej liczbie 5 szwedzkich, 2 niemieckie, 1 łotewski. Wyszło z portu w tygodniu 9 parowców o łącznej ładowności 6 843 t. r. n., w tej liczbie 7 szwedzkich, 2 niemieckie. Parowiec Wilno pozostawał w porcie. Statki na wyjściu wywiozły razem 17 060 ton węgla, — ilość dotąd nie notowana w tygodniowym ruchu Gdyni.



Wyjaśnienie wypadku z „Krakusem". Kapitan nie ponosi winy. Zbadanie wypadku z holownikiem „Krakus", który najechał na molo w Nowym Porcie wykazało, iż kapitan nie ponosi winy. W krytycznym momencie ster odmówił posłuszeństwa, a to z powodu nieprawidłowego rozdziału pary w maszynce sterowej. Uszkodzenia molo są znaczniejsze, niż samego holownika, który tylko pogiął stewę. Straty obliczone są na około 10 000 zł.

Spuszczenie na wodę „Gdyni". Około 1 maja odbędzie się na stoczni gdańskiej spuszczenie na wodę drugiego z polskich statków pasażerskich dla komunikacji na Bałtyku, który otrzyma nazwę „Gdynia".

Intensywny ruch w porcie gdańskim. W ostatnim tygodniu mimo okresu poświątecznego i trwającej wciąż burzliwej pogody ruch był bardzo ożywiony. Wprawdzie liczby dla przeładowanych towarów są mniejsze, lecz po przeliczeniu na pełną ilość roboczych dni ruch okazuje się rekordowym. Zresztą w jednym z dni tygodnia ustanowiono znów rekord dziennego załadunku węgla na statki: 15 215 ton. Węgla załadowano w ciągu tygodnia 65 000 ton, drzewa 36 000 ton i około 20 000 ton innych towarów. — Zawinęło do portu w ciągu tygodnia 145 statków morskich, w tem 100 parowców, 18 motorowców, 8 holowników, 7 lichtug, 11 żaglowców z motorem i 1 żaglowiec. W tej liczbie próżnych statków było 91, z pasażerami 5, jako do portu ukrycia 6, z pasażerami i towarem 4, z drobnicą 17, z węglem 1, z szynami kolejowemi 1, z pirytem 1, z żelastwem 9, z fosfatami 1, z kamieniem 1, ze świeżą rybą, z saletrą i towarami 1, ze zbożem 1, z pszenicą 3, ze śledźmi 1, z samochodami 1. Co do narodowości było na wejściu statków: polskich 5, gdańskich 4, duńskich 26, szwedzkich 32, niemieckich 52, angielskich 7, norweskich 10, łotewskich 5, fińskich 2, holenderski 1, estoński 1. — Na wyjściu zanotowano 116 statków. W tej liczbie próżnych statków było 10, z węglem 43, z drzewem 25, z drobnicą 12, z pasażerami 5, z pasażerami i drobnicą 4, z naftą i drobnicą 1, z ropą gazową i drobnicą 1, z drzewem, końmi i drobnicą 1, z węglem i drobnicą 1, z cementem 2, z solą 1, z drzewem i towarem 1, z podkładami 1, z melasą 2 (1 do Filadelfji), ze spirytusem 2, ze zbożem 2, z końmi 1, z ropą gazową 1, ze zbożem 1, z olejem maszynowym i wrzecionowym 1.



Wznowienie holowania morskiego po burzy. Holownik Krakus doznał uszkodzeń w porcie gdańskim 29. 4.

Wczoraj wznowiony został ruch holowniczy statków Żeglugi Wisła-Bałtyk na morzu, przerwany z powodu burzy. — Holownik Krakus doznał uszkodzeń przez uderzenie o molo w porcie gdańskim.

Węgiel z Tczewa do Kłajpedy drogami wodnemi. Towarzystwo Wisła-Bałtyk otrzymało korzystną propozycję ładowania węgla górnośląskiego z Tczewa do Kłajpedy z zastosowaniem drogi wodnej zalew Wiślany—Pregoła, Dejma-zalew Kuroński. Szkuty kłajpedzkie jeszcze w zeszłym roku były czynne przy ładowaniu węgla w Tczewie, lecz wyłącznie w kierunku Tczew—Gdańsk.

Ruch statków Towarzystwa Wisła-Bałtyk w Tczewie. Nadzwyczaj burzliwa pogoda dni ostatnich, gdy siła wiatru dochodziła 9-ciu a nawet 10-ciu stopni, wpływała hamująco na holowanie morskie. — Część lichtug i holowników musiała przerwać podróż i stała na kotwicy na redzie gdyńskiej pod ukryciem oksywskiej góry. — Hol. Górnik z lichtugami Alek i Bolek są w drodze z węglem z Tczewa do Sztokholmu. Hol. Sambor z lichtugami Bartek i Bronek są w drodze z węglem z Tczewa do Kopenhagi. Hol. Orkan z lichtugami Wojtek i Wacek ładuje żelastwo w Rotterdamie. Holownik Krakus z zafracht. lichtugą Walter jest w drodze z węglem do Malmoe. Zafracht. holownik Gladiator z lichtugami Felek i Franek są w drodze z rudą z Oxelösund do Gdańska. 27. 4. Holownik Rybak z lichtugami Edek i Stefek są w drodze z węglem do Sztokholmu. — Lichtugi Benek iD. W. 701 są gotowe do odjazdu (załadowane węglem, w Tczewie) do Kioege (Danja). — Lichtuga Jurek jest w doku w Gdańsku. — Lichtuga Janek ładuje węgiel w Gdańsku z przeznaczeniem do Szwecji. — Lichtuga Antek ładuje węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Simrishamnu (Szwecja). Żadnych awaryj w ostatnim czasie ze statkami Wisły-Bałtyk nie było mimo nadzwyczaj trudnych warunków żeglugi.

Nowiny żeglarskie.

Stan lodów na Bałtyku. Port Leningradu będzie prawdopodobnie otwarty koło 6 maja. Z portów fińskich: w Lowizie mocne mrozy utrzymują pokrywę lodową. Ładowanie z kryp rozpocznie się zapewne w początkach maja. W Ekenäs żegluga otwarta. Hangö wolny od lodów, w portach botnickich Kristinestadt i Rafsö żegluga dopiero co otwarta. Dalej na północ silne nocne mrozy trwają. Brahestadt i Kemi będą otwarte około 20 maja, Uleaborg zaś około 25 maja. Na szwedzkim brzegu Botniki

Sundsvall jest już dostępny; porty położone dalej na północ otworzą się w zależności od kierunku wiatru. Skelleftea będzie otwarta około 15 maja, lub wcześniej.

Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Gdyni sprawdza i poprawia mapy morskie, zaopatruje również w nowe mapy okręty i instytucje marynarki handlowej i wojennej. Korektury są dokonywane w Wydziale Morskim według odpowiednich publikacyj (jeśli chodzi o mapy niemieckie to według Nachrichten für Seefahrer). Wydział Morski w szybkim czasie wykonywuje zamówienia na mapy, pobiera przy tem znacznie niższe opłaty (narazie o 10 % niższe) aniżeli jakiekolwiek instytucje, lub księgarnie na terenie W. M. Gdańska.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów

Wielka pływająca wystawa.

Izba Handlowa Franko-Azjatycka organizuje z międzynarodowym udziałem żeglugę 8-io miesięczną parowca Nias 9 000 ton do Indyi Holenderskich. Parowiec należy do typu pasażerskich. Odjazd ustanowiony jest na początek czerwca. Ładownie okrętu są przeznaczone na składy towarów, które mają być sprzedane bezpośrednio albo w portach, do których zawinie Nias, albo w miastach wnętrza krajów zapomocą „kolumn samochodowych". Na każde wystawowe miejsce przypadnie prawo na pewną ilość towaru. Towary będą zabezpieczone od wszelkiego ryzyka i mogą mieć przedstawiciela na pokładzie na koszt towarzystwa organizującego.

Udział w tej wystawie wezmą: Anglja, Holandja, Szwecja, Niemcy, Austrja, Belgja itd. Przypuszczamy również, że Polski nie zabraknie na wystawie. Ceny za udział będą wyznaczone odpowiednio do ilości, wagi lub objętości towaru.

ŁOTWA.

Nowa taryfa ładowania w Rydze. Związek ładujących w Rydze ustalił obecnie nową taryfę ładowania i wyładowania parowców, która będzie ważna do 1 marca 1928 roku. Taryfa nie różni się znacznie od poprzedniej, jedynie wyładowanie pirytów, siarki i fosfatu luzem obniżone jest z Ł2 10 na Ł 1. 10., odwrotnie taryfa na ładowanie kantówki podniesiona jest z Ł 1. 30. na Ł 1. 40. a za nadgodziny z Ł 1. 40. na Ł 1. 50.

FINLANDJA.

Walka o zniesienie cła wwozowego na statki. Centralna Izba Handlowa wyłoniła specjalny komitet dla opracowania projektu zniesienia cła na statki i zmiany taryfy oclenia wykonywanych zagranicą napraw okrętów. Wobec silnego rozwoju własnego budownictwa okrętów narazie projektuje się na rok 1928 obniżenie granicy wolności od cła dla zakupionych zagranicą statków z 2 000 ton r. n. na 500 ton r. n.

Z. S. S. R.

Marynarka handlowa Sowietów. Według wiadomości autentycznych, sowieckich, sprawy marynarki handlowej nie przedstawiają się świetnie w związku sowieckim. Jako główną wadę uważa się tam złą administrację o przesadnej centralizacji, przy której wiele stanowisk jest obsadzonych podwójnie. Wartość floty szybko maleje, źle utrzymane statki starzeją a procent starych statków również jest olbrzymi. Na 422 okręty morskie tylko 65 uchodzi dziś za zdatne do żeglugi morskiej i to z warunkiem znacznych napraw. Rezultat finansowy większości przedsiębiorstw żeglugowych jest ujemny. Deficyt daje nawet linja Dalekiego Wschodu.

Frachty towarowe i osobowe podniosły się o 200—300 % w stosunku do roku 1914, a w stosunku do obecnych frachtów kolejowych są o 20 % wyższe. Sytuację finansową tych przedsiębiorstw obciąża brak kapitału obrotowego, wobec czego pensje załodze, ubezpieczenie i opłaty portowe pochłaniają prawie całą gotówkę. Przy tem daje się zauważyć nadmiar personelu, zbyteczne datki kapitanom i nieporządek w rachunkowości.

Obecnie planowane jest uproszczenie administracji i ustanowienie jednolitej taryfy dla załogi. Projektowane również unieruchomienie wszystkich statków, których eksploatacja już się nie rentuje i utworzenie specjalnych funduszów amortyzacyjnych.

NIEMCY.

Hamburg znów pracuje na angielskim węglu. W marcu przybyło do portu 220 000 ton węgla angielskiego a 16 000 ton węgla westfalskiego. W lutym angielskiego węgla weszło 146 000 ton. Stąd widać, że już się ustanowiło normalne zasilanie węglem angielskim potrzeb portu i żeglugi w Hamburgu.

Zamówienie dwóch statków dla Sowietów. Stocznia „Schiffswerft und Maschinenfabrik" (dawniej Janssen und Schmilinsky) w Hamburgu otrzymała od Republiki Sowieckiej zamówienie na budowę dwu motorowców pasażerskich dla Czarnego morza. Statki te otrzymają po jednym 1350-konnym motorze spalinowym bez kompresora, wyrobu fabryki motorów Deutza w Kolonji.

HOLANDJA.

Szybkie wyładowywanie rudy w Rotterdamie. Firma Quick Dispatch Ltd. w Rotterdamie wspólnie z dwiema innemi firmami ładowania i układania przejęła wyładowanie ze statków rudy pochodzącej ze Skandynawji i z Wabana, gwarantując dziennie wyładunek conajmniej 4 500 ton rudy z każdego parowca o nośności większej niż 5 000 ton. Czas rozpoczęcia doby jest liczony do chwili gdy przy boku statku znajduje się wystarczająca ilość lichtug portowych, ażeby można było zacząć pracować ze wszystkich luk. W ten sposób zatrzymanie powstałe z braku przy początku ładowania tonażu lichtug wyłącza się. O ile gwarantowane minimum 4 500 ton nie zostanie przeładowane w ciągu 24 godzin, trzy zrzeszone przedsiębiorstwa ładowania obowiązują się płacić postojowe bardzo wysokie, mianowicie 3 Ł za godzinę. Przedsiębiorstwa mogą dać tego rodzaju gwarancję tylko dlatego, że posiadają wielką ilość kranów pływających, oraz rozległą instalację kranów mostowych z 16-oma chwytaczami.

BELGJA.

Polska wycieczka w Antwerpii.

Wizyta przedstawicieli polskiego handlu i bankowości odbyć się miała 29 b. m. Przyjąć gości mieli p. p. Morsily, członek izby handlowej, C. Downarowicz, konsul Polski, i Van Riel, szef miejskiego biura propagandy. Wycieczkę przyjąć miano po zwiedzeniu portu, katedry i ratuszu lunchem w Chantilly. Bliższe szczegóły podamy później.

FRANCJA.

Próby katapulty na pokładzie „Primauget". W pierwszych dniach kwietnia wypróbowano na pokładzie krążownika „Primauget" zbudowaną przez warsztaty Penhoet katapulte do wystrzeliwania hydroplanów, znacznie przewyższająca swojemi właściwościami zbudowane dotąd katapulty tego rodzaju. Katapulta działa przy pomocy ścieśnionego powietrza, udzielając hydroplanowi Schreck, wagi 1,6 tony, szybkość początkowa 80 klm. na godzinę, co pozwala hydroplanowi przy wszelkich warunkach podnieść się z pokładu. Wystrzeliwanie może się odbywać bez zmiany kierunku ruchu okrętu (katapulta obrotowa) a przyrząd cały ma długość tylko 20,3 metra.

TURCJA.

Budowa portu w Samsunie. Rząd turecki zawarł umowę z grupą belgijską w sprawie budowy portu w Samsunie. Jest to ta sama grupa, która buduje linję kolejową Siwas—Cezarea—Turhal. Koszta budowy portu obliczone są na 6 miljonów funtów tureckich. Roboty miały się rozpocząć około 1 maja.

STANY ZJEDNOCZONE.

Projekty rozszerzenia lub zdublowania kanału Panamskiego. W 1915 roku całkowity ruch na kanale Panamskim nie przekraczał 5-ciu mil. ton towarów przewiezionych okrętami w obie strony. Ostatnie sprawozdanie roczne natomiast wykazuje już ruch 26 mil. ton. Największa zdolność przepustowa kanału obliczona jest na 50—100 mil. ton rocznie i jeśli rozwój ruchu będzie postępował w tym tempie co dotychczas, to po 6-ciu latach kanał już nie będzie wystarczał potrzebom ruchu handlowego. Rząd Amerykański projektuje bądź zbudować inny kanał, przez Nikaraguę, bądź tak przebudować kanał Panamski ażeby tworzył prawdziwą cieśninę Panamską jako kanał na poziomie morza. Jak wiadomo obecnie zwierciadło głównej części kanału znajduje się o 80 m. nad oceanem co pozwoliło znacznie zmniejszyć wykop i uchylić chociaż częściowo niebezpieczeństwo zasypywania się kanału przez zsuwanie się zboczy, częste tam wobec wilgotnego klimatu i terenu wulkanicznego.

Wiadomości handlowe.

Ruda do Czechosłowacji przez Gdańsk, Gdynię i Tczew. W komunikacji polsko-czechosłowackiej sprowadza się od stacji Gdańsk, Gdynia-port i Tczew do czechosłowackich stacyj Morawska Ostrawa, Priwoz i Trinec dla rudy żelaznej zniżone stawki od 15-go kwietnia do 31 grudnia b. r. (rozporządzenie Ministra Komunikacji pozycja 317 Dz. Ust. z dn. 13 kwietnia).

Zniżki frachtu kolejowego na przewóz żelastwa wwożonego przez Gdańsk, Gdynię i Tczew. Nadawca albo odbiorca, który udowodni przewóz w okresie trzech miesięcy (90 dni) najmniej 30 000 ton złomu z Gdańska, Gdyni i Tczewa otrzyma zwrot 20 % z uiszczonego przewoźnego. Bliższe dane patrz Dz. Ustaw z 13 kwietnia poz. 316.

Żegluga wewnętrzna.

Bydgoszcz.

Pierwsza polska wystawa wodna. Dnia 25 b. m. odbyła się w tutejszej Izbie Handlowej i Przemysłowej konferencja, która rozpatrywała projekt urządzenia w Bydgoszczy pierwszej polskiej wystawy wodnej. Wystawa ma się odbyć równocześnie z międzynarodowemi regatami od dnia 23 lipca do 15 sierpnia r. b. i obejmować będzie szereg działów, jak systemy komunikacji wodnej w Polsce, budowa dróg wodnych, portów, statków, okrętów i łodzi, rybołówstwo, faunę i florę morza i rzek polskich, hydroplany itd. Postanowiono powołać komitet organizacyjny oraz komisję, która już w najbliższych dniach rozpocznie działalność. Wystawa ma zapewnioną opiekę i pomoc ze strony czynników rządowych i miejskich.



Rozmaitości.

Góry lodowe na Atlantyku. Parowiec osobowy Aurania, który przybył do Liverpoolu przejechał pomiędzy dwiema górami lodowemi na Atlantyku, jedna z których miała długości około 10 km. Statek zawiadomił o tem służbę marynarki amerykańskiej, która ma za zadanie walkę z górami lodowemi. Godne jest jednocześnie uwagi, iż w r. bieżącym otwarcie żeglugi na rzece św. Wawrzyńca do Quebec i Montreal nastąpiło wyjątkowo wcześnie.

Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Tczew jako port macierzysty yachtingu podróżniczego.

Sportowcy nasi morscy, tak jeszcze zresztą nieliczni, mało co wiedzą o porcie morskim w Tczewie i jego zaletach jako punktu wylotowego dla dalszych wycieczek morskich. Zalety te są tak poważnej natury, że każdy kto w bliższej lub dalszej przyszłości zamierzałby urządzać wycieczki morskie kilkodniowe do kilkotygodniowych musi się zapoznać z warunkami Tczewa, jako portu macierzystego dla yachtów żaglowych, z motorem, motorówek, wreszcie ślizgowców.

Uznany dziś już urzędowo za port morski, ładując do 45 tysięcy ton węgla miesięcznie na eksport (wkrótce liczby te jeszcze znacznie wzrosną) Tczew leży na odległości, biegiem rzeki, trzydziestu kilometrów od morza. Dla krótkich, kilkogodzinnych wycieczek morskich Tczew oczywiście się nie nadaje, gdyż podwójny przebieg drogi portowej, którą stanowi Wisła Morska od miasta do ujścia jest dla yachtu odcinkiem „domowym", powtarzającym się w każdej wycieczce, a więc nie wzbudzającym zainteresowania. Odjazd i powrót Wisłą Morską może się odczuwać mniej jako uciążliwy, z punktu widzenia yachtingu zbyteczny, — tylko przy podróżach trwających conajmniej dni parę.

Dlatego też Tczew może być raczej ośrodkiem morskiego sportu podróżniczego, a nie spacerowego, na który się nadają Gdynia przedewszystkiem oraz Hel, Jastarnia, Puck.

Tczew jednak posiada dla utrzymywania yachtów odbywających dalsze podróże szereg zalet, których nie posiadają inne nasze porty:

Miejscem postoju dla yachtów jest w Tczewie port zimowy, latem prawie wolny od statków rzecznych i stanowiący idealnie ukryte miejsce dla postoju mniejszych statków wycieczkowych. Dla yachtów o zagłębieniu ponad 2 metry (obyśmy tylko mieli sportowców żeglujących na tak wielkich jednostkach) port zimowy w Tczewie byłby dostępny z nielicznemi przerwami.

Na dojeździe portowym ujście Wisły-Tczew kursują stale lichtugi załadowane do 3,2 metra i tylko przez krótsze okresy nie w stanie są wywozić pełnego ładunku. Dla yachtów więc mniejszych (1 m. do 1.6 zagłębienia), oraz średniej wielkości (1,6 m. do 2,3 m. zagłębienia) Wisła Morska w jej dzisiejszym stanie jest dojazdem o wystarczającej głębokości.

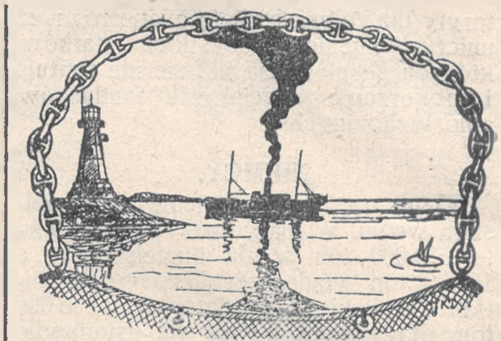
Port zimowy w Tczewie jest ze wszystkich stron otoczony wysokim wałem wiślanym, wobec czego podczas największej wichury panuje w nim cisza. O jakiejkolwiek fali, naturalnie, ani mowy. Wiemy jaka to nieoceniona zaleta przy konieczności utrzymywania yachtu przez dłuższy czas bez załogi lub chociażby nawet dozorcy. — Port zimowy w Tczewie jest jedynem miejscem u nas, gdzie większy lub mniejszy yacht może być zostawiony bez specjalnego dogladu. Konieczności przestawiania z miejsca na miejsce w zależności od kierunku wiatru lub ruchu statków tu niema zupełnie. Jedynie postoje w Gdańsku, w specjalnych przystaniach klubowych (obcych), lub przy stoczniach (koszta) mogą wytrzymać pewne porównanie z stanowiskiem w porcie zimowym w Tczewie.

Dziwić się należy, że jak dotąd port ten nie został wyzyskany przez nasz sport żaglowy. — Niebawem jednak stan ten ulegnie zmianie. Powszechne zainteresowanie jakie wzbudziły organizujące się na Zielone Świątki tegoroczne pierwsze regaty wszechpolskie Tczew—Gdynia pozwala przypuszczać, iż nasi żeglarze sportowi będą mogli licznie i z zainteresowaniem praktycznem obejrzeć sobie port zimowy w Tczewie, jako punkt wyjściowy przyszłych dłuższych wycieczek morskich. Nie zapominajmy również, że Tczew jest siedzibą oddziału Pierwszego Polskiego klubu Yachtowego, istniejącego od r. 1922-go, klubu-założyciela Polskiego Związku Żeglarskiego w r. 1924, klubu posiadającego dotąd wszystkie pierwsze nagrody ustanowione dla yachtów morskich w Polsce.

Podkreślić należy, że przy odjazdach yachtów żaglowych z Tczewa na morze traci się względnie niewiele czasu, gdyż prąd jest w pierwszej połowie drogi bardzo silny i sprzyja szybkiemu przebyciu drogi portowej, w drugiej zaś połowie drogi do morza warunki przypominają żeglugę na wąskiem a długiem jeziorze; zazwyczaj bez większej fali, lecz z wystarczającą ilością wiatru. Średnio liczyć można na przebycie drogi Tczew-ujście w ciągu dwu do dwu i pół godzin z wyjątkiem dni o panującym wietrze północnym, lub bez wiatru. Na początku podróży przyspieszenie wyjścia na morze wobec sprzyjającego prądu jest rzeczą bardzo przyjemną i jakby przybliża Tczew, jako punkt wyjściowy dla yachtów, do Bałtyku. W drodze powrotnej, oczywiście, prąd jest przeszkodą, lecz przy powrocie z dalszej podróży nie radzilibyśmy wznoszenia się do Tczewa pod żaglami lub motorem, lecz zalecalibyśmy holowanie od połowy drogi lub nawet od Schiewenhorst.

Sposobność być holowanym jest tu nadzwyczaj częsta i za niewielkiem wynagrodzeniem można po 4-ch godzinach znaleść się w Tczewie. Nie poruszamy tu tematu celów podróży morskich, opartych o Tczew. W równej mierze może to być podróż na Bornholm, do portów bałtyckich, fińskich lub skandynawskich, jak też podróż dokoła świata.

Dla wszystkich tych podróży Tczew jest idealnym punktem wyjściowym, gdyż pozwala utrzymywać i przygotowywać yacht do podróży w warunkach jaknajbezpieczniejszych, jaknajdogodniejszych i jaknajtańszych, o czem wiedzieć powinni nasi sportsmeni morscy.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec tumotorem, hol. — holownik, licht. — lichżaga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(od 20—27 kwietnia).

21 kw. szw. par. Anna 714 do Halmstadu (PAM), szw. par. Helios 925 do Gandawy (Hartwig).

22 kw.: szw. par. Ella 665 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Elna 975 do Sztokholmu (PAM).

24 kw.: szw. par. Ragunda 975 do Svanö (Bg), niem. par. Reval 576 do Ahus (PAM).

25 kw.: szw. par. Asta 1 090 do Wallviku (PAM), niem. par. Marianne 472 do Kjöge (PAM).

27 kw.: szw. par. Plato 451 do Svendborga (PAM), pol. par. **Wilno** 1 122 do Norrköpingu (Żegluga Polska).

Statki powyższe wywiozły łącznie 19 760 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

20 kw.: fr. par. Oise 1 265 do Rouen (Morris), szw. par. Viksten 357 do Sztokholmu (B i S), duń. żagl. Anna 57 do Nexö (Gw), gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I 579 i Danzig II 596 do Saxkjöpingu (B i S), gd. par. Balticum 364 do Helsingborga (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxö (Bg), szw. par. Emil R. Bomann 711 do Göteborga (B i S), szw. par. Bengt 289 do do Karlshamnu (B i S), duń. par. Bothal 1 223 do Odense (Rhd), niem. mot. Anni 94 do Gräsö (Gw), norw. par. Borgvold 339 do Rönne (D — S), szw. par. Athos 1 255 do Gefle (B i S).

21 kw.: szw. par. Ran 930 do Halmstadu (Pol. Sk), szw. par. Torfrid 326 do Massnedsundu (Scand. Lev. L.).

szw. par. Nord 967 do Helsingforsu (B i S), szw. par. Cecil 776 do Göteborga (Bg).

22 kw.: norw. par. Auxklis 822 do Lipawy (Voigt), szw. par. Allan 541 do Igesundu (Rhd), niem. par. August Cords 745 do Pargasu (Rhd), łot. par. Viesturs 338 do Stege (B i S), szw. par. Magnar 648 do Sztokholmu (Bg).

23 kw.: szw. par. Maj 1 144 do Gefle (B i S), niem. par. Christel Salling 815 do Helsingforsu z wgl. i tow. (Befr. Ges.), niem. par. Kressmann 248 do Assensu (B i S), szw. mot. Beda 165 do Svendborga (B i S), szw. par. Hanna 271 do Sölvesborga (B i S), szw. par. Oceanic 1 302 do Gefle (Pol. Sk.), szw. par. Bolivia 1 021 do Göteborga (B i S), niem. par. Markwart Petersen 937 do Rygi (B i S), szw. par. A. K. Fernström 433 do Ystadu (B i S), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S), łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi (Voigt).

28 kw.: szw. par. Reserv 1 014 do Sundsvallu (Pol. Sk.), szw. par. Eriksborg 832 do Helsingborga (Morris), niem. par. Hildegard 770 do Fredrikshavn (B i S), szw. par. Gusten 353 do Falkenbergu (B i S).

25 kw.: niem. par. Lisbeth Cords 496 do Wiborga (B i S), szw. par. Ascania 440 do Aarhus (Bg), niem. par. Otto Cords 494 do Björkö (Rhd), szw. hol. Holger 15 z licht. Hallsta III 473 do Karlskrony (Pol. Sk.), fsk. par. Thor 98 do Abo (Scharenbg), szw. par. Inga 715 do Aalborga (Rhd), duń. żagl. z mot. Anna 60 do Rönne (Bg), niem. par. Königsberg-Preussen 1 217 do Kopenhagi (Art), łot. par. Velta 1 382 do Rygi (Voigt, szw. par. Skane 128 do Sztokholmu (Bg), duń. par. Wwe Th. Mailing 1 125 do Ahus (Rhd).

26 kw.: szw. par. Bonden 372 do Falkenbergu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 72 260 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

20 kw.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy (B i S), szw. par. Falkvik 621 do Grimsby (B i S), duń. żagl. z mot. Charlotte 56 do Oslo (Gw), niem. par. F. W. Fischer 601 do Newportu (Shaw, Lovell), duń. par. Dannefjell 725 do Westhartlepoolu (Shaw, Lovell).

21 kw.: duń. par. Ellensborg 729 do Kjöge (Bg), duń. par. Aalborg 723 do Londynu (Bg), niem. par. Lexa 503 do Tynedocku (B i S), gd. par. Weichsel 602 do Hull (BG i S), gd. par. Hammonia 658 do Londynu (B i S), gd. par. Mottlau 430 do Amsterdamu (B i S).

22 kw.: fr. par. Yainville 836 do Le Havre z drz. i tow. (Worms), duń. par. Hamlet 804 do Grangemouth (Shaw, Lovell), pol. par. **Poznań** 1 121 do Calais (D — S), duń. par. Marie 548 do Alicanty z podkładami (Reinhold), niem. par. Ortlinde 671 do Ostendy (B i S), gd. par. D. Siedler 256 do Gravelines (Rhd), niem. par. Sassnitz 349 do Southamptonu (Shaw Lovell), szw. par. Manfred 322 do Ipswich (Bg).

23 kw.: duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi z tow. drz. i końmi (Rhd), niem. par. Lena Larssen 565 do Goole (B i S), norw. par. Astberg 741 do Prestonu (Bg), niem. par. Bacchus 381 do Rotterdamu (Wolff), niem. par. Stör 348 do Roterdamu (Voigt), niem. par. Toreador 387 do Kardyfu (Shaw).

24 kw.: ang. par. Minorca 534 do Grangemouth (Rhd), niem. par. Carl Cords 498 do Tynedocku (D — S).

25 kw.: niem. żagl. z mot. Orion 83 do Szczecina (Bg), niem. hol. Diomedes z licht. Neuenfelde 616 i Main 646 do Amsterdamu (Voigt), niem. żagl. z mot. Tilly 276 do Grimsby (B i S), szw. par. Asta 186 do Southamptonu (Gw), niem. żagl. z mot. Kasimir 260 do Lubeki (Rhd), pol. par. **Toruń** 1 122 do Calais (Warta).

26 kw.: duń. żagl. z mot. Henry 29 do Rostoku (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 73 800^{3} drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

21 kw:. niem. par. Pomerania 108 do Rygi (Rhd).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

20 kw.: **niem. par. cyst. Fritz Schindler** 139 do Oslo z melasą (Scharenbg.).

24 kw.: ang. par. cyst. Ethel Crest do Filadelfji z melasą (Scharenbg.).

25 kw.: szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu (Shipco).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 200 ton cukru i melasy.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

22 kw.: niem. par. cyst. Brösen 725 do Antwerpji z olejem maszynowym i wrzecionowym (Scharenbg.), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i nafta.

23 kw.: duń. żagl. z mot. Amager 60 do Sztokholmu z tow. i ropą gazową.

25 kw.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Limhamnu z ropą gazową (Thor Hals), fsk. licht. cyst. Vineta 120 do Abo z olejem maszynowym i wrzecionowym (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 100 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(od 20—26 kwietnia).

20 kw.: niem. par. Sven Larssen 292 z Rotterdamu z żelastwem (B i S).

21 kw.: szw. mot. Natalia 130 z Göteborga z żelastwem (Rhd).

23 kw.: niem. par. Viktor 469 z Hamburga z saletrą (BiS), norw. par. Lilly Margarete 310 z Szczecina z żelastwem (B i S), szw. żagl. z mot. Wandia 88 z Göteborga z żelastwem (Bg), duń. par. Hans Borge 1 235 z Huelvy z pirytem (Warta), szw. par. Argo z Souzy z fosfatem (Warta).

25 kw.: niem. par. z mot. Greta 93 z Odense z żelastwem (Bg), duń. żagl. Johanne 73 z Odense z żelastwem (Bg).

26 kw.: niem. par. Grete Larssen (ex Horst Hamelmann) 293 z Rosztoku z żelastwem (D — S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 9 900 ton subst. mineralnych.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie kwietnia.
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 113 479, sól 15, parafina 77, cement 4 246, oleje 1 769, soda 295, sól glauberska 10, rury żelazne 182.

Prod. roślinne: jęczmień 735, ow. strączkowe 129, cukier sur. 1 092, wytłoki buraczane 200, drzewo 39 747, koniczyna 11, smoła drzewna 112, melasa 316, otręby 180.

Prod. zwierzęce: św. mięso 210, bydło żywe 36, jaja 131.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 8 150, saletra chilijska 150, ruda żelazna 3 080, żeliwo 312, żelazo 17, żelastwo 4 743, maszyny 20.

Prod.: roślinne: pszenica 2 621, kukurydza 150, ryż 226, żywica i kalafonja 101, oleje 149, garbnik kwebracho 120.

Prod. zwierzęce: smalec 44, śledzie sol. 25, tłuszcze 139, skóry sol. 192, wełna sur. 73.

Wodostany Wisły.

Kwiecień	22	23	24	25	26	27	28	29
Kraków	— 98	— 97	–118	–130	–144	–156	–148	—
Zawichost	230	215	207	200	196	190	287	
Warszawa	313	291	266	250	236	226	217	
Płock	296	277	256	239	224	211	205	
Toruń	398	405	380	349	324	299	281	
Fordon	383	398	387	362	335	309	292	
Tczew	408	407	424	428	402	370	338	
Ujście (Schiewenh.)	278	270	288	286	278	286	270	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
data	skąd	dokąd	data		
4. 5.	z Le Havre	do Le Havre	5. 5.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
	„ „	„ „		„	„
	„ „	„ „		„	„
	„ „	„ „		„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
24. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	3. 5.	Estonia	Baltic America Line
15. 5.	„ „	„ „	24. 5.	Lituania	„
3. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 5.	Baltara	„
6. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 5.	„	Un. Baltic Corp.
5. 9.	„ Londynu	„ „	11. 5.	Edmee	„
10. 5.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 5.	Baltonia	„
13. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 5.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.